Transports Canada
Transport Canada

TP 6980F
(03/2010)

Numéro 1/2010

Feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

Canada

TC-1003287
TC-1003287

TABLE DES MATIÈRES

Échos du hangar 3
Aéronefs 4
Giravions 9
Moteurs 11
Hélices 12
Prenez garde 13
CN relatives aux équipements 14
Avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA 14
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne de la FAA (SAIBs) 15
Rapports de difficultés en service 17
Sites Web de l'aviation civile : 24

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit à la rédactrice.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Jérémie Laviolette, rédacteur
Feedback
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *jeremie.laviolette@tc.gc.ca*
Tél. : 613-952-4360
Téléc. : 613-996-9178
Internet : *www.tc.gc.ca/cawis-swimn*

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de *rapports de difficultés en service* (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aérones (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2010).

TP 6980F
(03/2010)

TC-1003287

Imprimé sur du papier conform aux normes du Forest Stewardship Council. Pour en savoir plus, visitez leur site Web au *www.fsccanada.org*

DHC 8 des séries 100/200/300
Ceinture de sécurité passager – Bonne orientation du bec du crochet

Le présent article a pour objet d'informer les exploitants de problèmes portant sur un mauvais positionnement du bec du crochet des sièges passager côté allée.

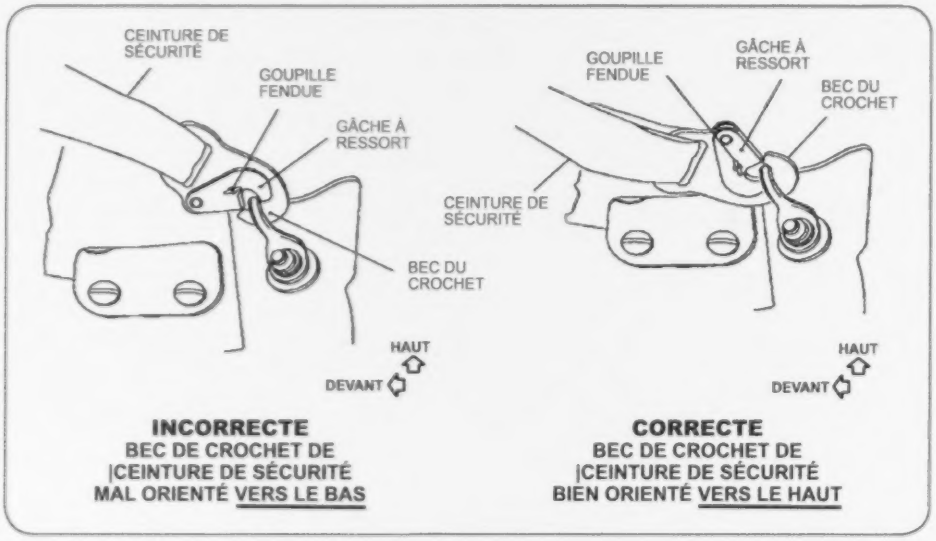
Au cours d'un événement récent, plusieurs passagers ont été blessés après avoir été éjectés de leur siège côté allée pendant que l'avion traversait une zone de fortes turbulences. Ce problème a été attribué à un mauvais positionnement du bec du crochet de leur ceinture de sécurité. Peu de temps après, un autre événement distinct du même genre s'est produit, occasionnant là encore des blessures à des passagers.

L'enquête a permis d'établir que les ceintures de sécurité qui s'étaient libérées avaient été mal posées, le bec du crochet étant orienté vers le bas (la « gâche à ressort » faisant face vers le bas). Les ceintures s'étaient retournées autour de leur ferrure de fixation en forme de U pour aller se loger sous une garniture moulée en plastique du côté allée du siège passager. C'est ainsi que la « gâche à ressort » a fléchi sur le côté, permettant ainsi à la ceinture de sécurité côté allée de se libérer.

Bombardier Aéronautique a pris des mesures correctives et a publié la révision C du bulletin de service 8-25-349 en date du 18 janvier 2008.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada recommande fortement aux propriétaires et aux exploitants de se conformer à la révision C du BS 8-25-349 mentionné ci-dessus, laquelle donne des instructions sur la façon d'inspecter les ceintures de sécurité côté allée afin d'assurer que le bec du crochet de la ceinture est bien orienté vers le haut (autrement dit, que la gâche à ressort fait face vers le haut). 🛠



BEECH 200 RDS N° 20090106004

Crochets de la porte de la cabine – verrouillage complet

RDS a présenté :

Pendant la croisière, l'équipage a remarqué qu'il était impossible d'obtenir une pression différentielle maximale dans la cabine. Après que l'avion a atterri à l'aérodrome prévu, l'équipe de maintenance a effectué des essais au sol et elle a constaté que les crochets supérieurs de la porte de la cabine étaient tournés de côté, ce qui empêchait de bloquer le verrou de la porte. Il était évident que la fuite d'air de la cabine était causée par le mécanisme de verrouillage de la porte, lequel n'était pas bloqué.

Aucun dossier n'indiquait que la porte avait fait l'objet de récents travaux de maintenance avant l'incident en question.

Commentaires de Transports Canada :

À ce jour, on compte 50 événements visant des avions Beechcraft King Air et Beech 99 qui ont été causés par l'ouverture en vol de la porte de l'escalier incorporé de la cabine. Dans certains cas, la porte s'est complètement détachée de l'avion.

On recommande aux techniciens d'entretien d'aéronefs de porter une attention particulière aux instructions de maintenance indiquant la bonne façon de régler et de lubrifier la porte. En outre, il faut effectuer une inspection visuelle minutieuse des différentes pièces de la porte pour détecter tout signe d'usure ou de corrosion.

Avant le vol, les membres d'équipage doivent effectuer plusieurs vérifications pour s'assurer que la porte est bien fermée et verrouillée. Avant le décollage, pour vérifier si la porte est fermée de façon sécuritaire, il faut tenter de tourner la poignée dans le sens antihoraire sans appuyer sur le bouton de dégagement du mécanisme. Cette mesure permet de confirmer que le mécanisme de verrouillage de la porte est bien bloqué.

Actuellement, deux consignes de navigabilité de la FAA, AD 76-10-10 et AD 77-18-04, traitent de questions de longue date concernant le verrouillage complet de la porte de la cabine. L'entreprise Beechcraft a également publié plusieurs directives de maintenance concernant l'entretien de la porte de la cabine.

La FAA a avisé TCAC qu'aucune autre mesure corrective n'était prévue pour le moment. ⚒

Criques dans le pare-brise

RDS a présenté :

Environ dix minutes après s'être mis en palier à 17 000 pieds, l'équipage a constaté la présence de nombreuses petites criques dans le coin supérieur droit du pare-brise latéral du copilote ainsi qu'une crique plus grande ressemblant à ce qui se produit quand un caillou heurte le pare-brise d'une voiture.

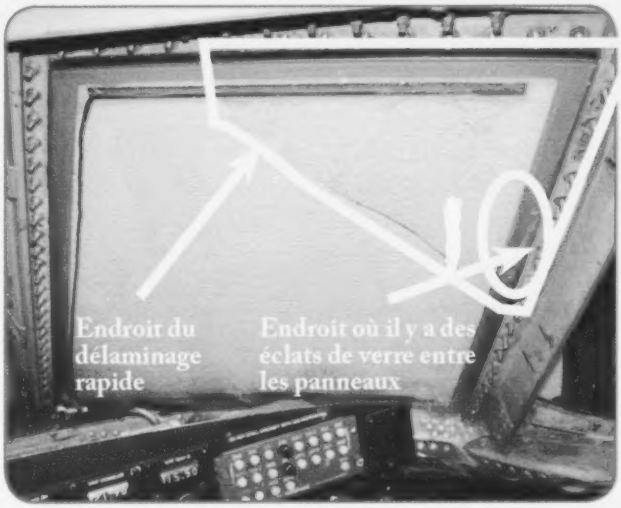
L'équipage pouvait également voir de petits fragments de verre glisser vers le bas entre ce qui semblait être deux panneaux de verre. Bien que n'étant pas sûr du moment précis pendant le vol où le problème avait débuté, l'équipage savait qu'il n'y avait rien eu d'anormal le matin en question.

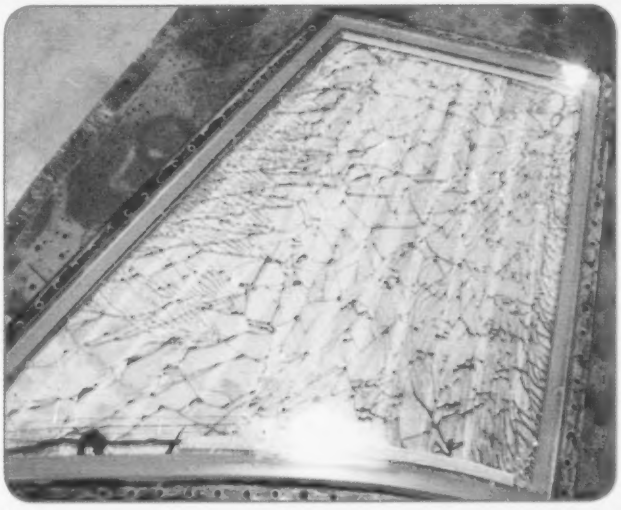
La maintenance a examiné le pare-brise et a constaté la présence d'un fort délaminage et d'importantes criques sur la surface vitrée. À divers endroits autour de ladite surface, le panneau intérieur avait commencé à se séparer du panneau extérieur et avec le temps, il aurait pu finir par tomber vers l'intérieur.

La maintenance a remplacé le pare-brise et a remis l'avion en service.

Commentaires de Transports Canada :

Cet exploitant a déjà été confronté à un problème similaire avec un pare-brise portant la même référence. Les pare-brise ont été envoyés au constructeur à des fins d'enquête et d'établissement de la cause de cette défaillance.





CESSNA 560 RDS N° 20090325011

Crique de 7 po dans une fenêtre latérale du poste de pilotage

RDS a présenté :

L'avion volait à 37 000 pieds lorsqu'une crique est apparue dans la surface vitrée extérieure de la fenêtre latérale gauche du poste de pilotage. Cette crique de 7 po se trouvait dans le coin inférieur avant. L'avion est retourné à la base sans autre incident.

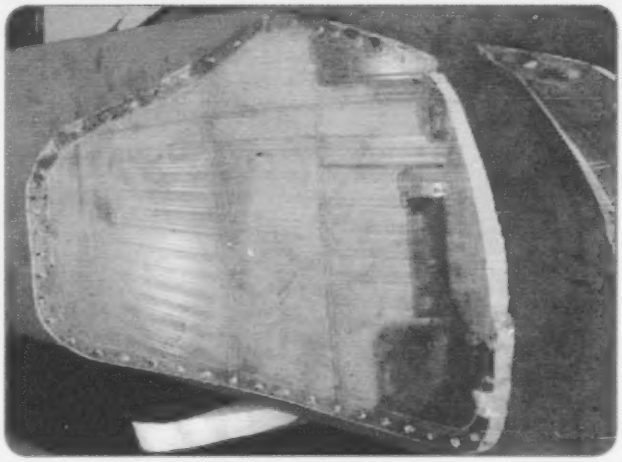
Au moment de la dépose de la fenêtre en question, on a découvert la présence d'une importante corrosion sur plusieurs des pièces de fixation. On a également constaté que des criques plus petites s'étaient développées dans la fenêtre à partir d'autres trous de vis.

En vertu du programme de maintenance de l'exploitant, la fenêtre latérale du poste pilotage est inspectée à l'aide d'un prisme toutes les 300 heures ou tous les 12 mois. La dernière inspection avait été effectuée 171 heures auparavant.

Avant d'être utilisé par son nouveau propriétaire, l'avion a dû être réparé car une volée d'oiseaux avait heurté cette partie de l'avion en général. Celui-ci est resté stationné 3 mois à l'extérieur en attendant d'être réparé, et il se peut que la pluie ou l'humidité soit entrée à cet endroit, favorisant ainsi la corrosion autour des pièces de fixation.

Commentaires de Transports Canada :

Un suivi d'enquête effectué auprès de la FAA et de Cessna a révélé l'existence d'autres défaillances similaires. D'après Cessna, aucun rapport antérieur de défectuosité n'a encore fait état de corrosion autour des fenêtres latérales de droite et de gauche. L'inspection au prisme est



conçue pour trouver les petites criques de la fenêtre qui prennent naissance autour des trous des pièces de fixation. Elle n'est pas conçue pour déceler la corrosion. Cessna va continuer à surveiller les défectuosités signalées dans les futurs rapports de difficultés en service (RDS).

Nous recommandons aux exploitants et aux personnes chargées de la maintenance de continuer à examiner de près les pare-brise, les fenêtres latérales du poste de pilotage et les hublots de la cabine à la recherche de traces de criques, d'égratignures, de décoloration, de craquelures et de toute autre déformation.

Veuillez noter que Cessna Aircraft a déjà publié un bulletin de service (BS) sur le sujet, à savoir le BS 560-56-01. 🛠

LEARJET 45 RDS N° SDR 20090414004

Fuite du circuit d'antigivrage

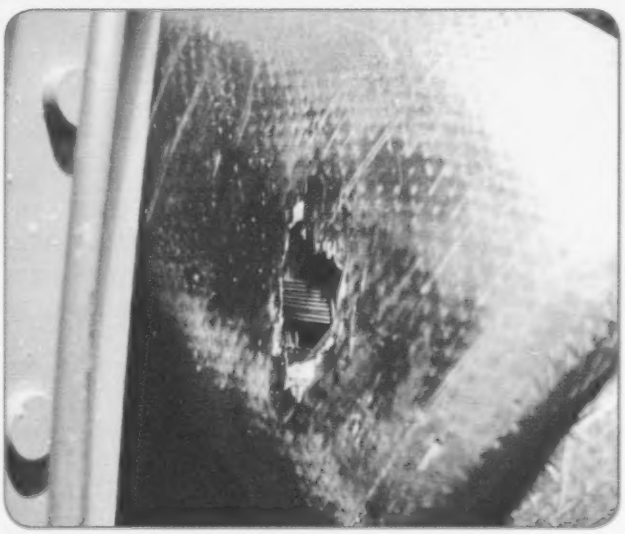
RDS a présenté :

Le pilote a signalé un message d'avertissement principal « wing/stab leak ». L'enquête relative à ce problème a révélé la présence d'une crique dans le tuyau souple du circuit d'antigivrage du stabilisateur gauche (situé à la jonction entre le stabilisateur et la dérive).

L'usure par frottement contre la structure, sous le cône de la dérive, est probablement à l'origine de la crique. L'espace entre les tuyaux souples et la structure est minime à cet endroit. Les courroies en Velcro qui retiennent les tuyaux souples de droite et de gauche n'étaient plus en place, et elles ont été trouvées au fond du panneau d'accès.

Commentaires de Transports Canada :

Ne pas oublier ce problème pendant les inspections de cette partie de l'avion. 🛠



CESSNA 207A

RDS N° 20090522003

Stabilisateur – Ferrure de fixation avant criquée

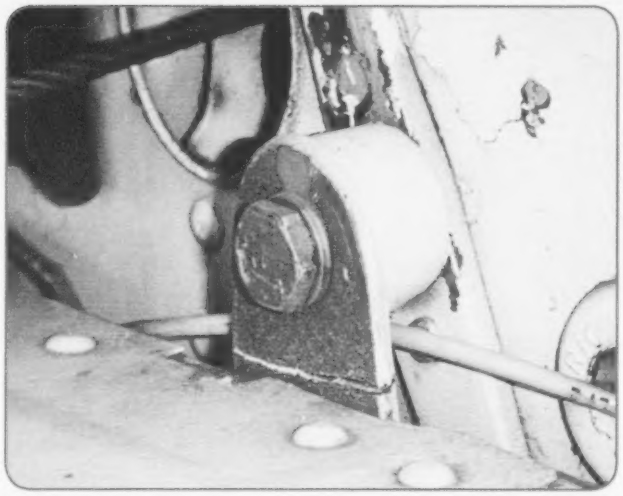
RDS a présenté :

Alors qu'il effectuait une inspection ordinaire de cette partie de l'avion en général, le TEA a constaté la présence d'un jeu excessif en faisant bouger manuellement le stabilisateur. En y regardant de plus près, le technicien a découvert qu'une crique traversait d'un bord à l'autre la ferrure de fixation avant du stabilisateur droit. Cette crique se trouvait juste au-dessous du trou du boulon.

Commentaires de Transports Canada :

TCAC a signalé cette découverte à la FAA ainsi qu'au titulaire du certificat de type. De plus, la base de données des RDS renferme de nombreux rapports de défectuosité concernant la ferrure de fixation avant du stabilisateur de réf. 1232013-1.

Afin d'améliorer la durée de vie en service de ces ferrures de fixation, TCAC recommande aux exploitants de se conformer au bulletin de service (BS) 88-3 et d'incorporer le nécessaire d'entretien de Cessna (SK) 207-8. Le respect du bulletin et l'utilisation du nécessaire mentionnés ci-dessus sont fortement recommandés si des rivets lâches ou des criques dans le cadre de fixation du stabilisateur, ou encore des criques dans les renforts ou les ferrures, sont découverts dans cette partie de l'avion en général. 🛠



BOMBARDIER, CL600 2B19 (RJ100)

RDS N° 20090521004

APU - conduite de carburant usée par frottement

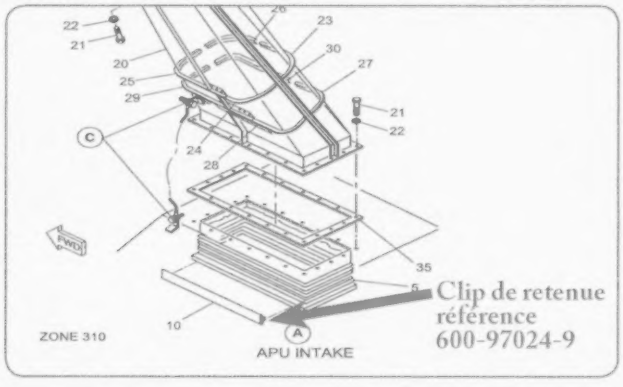
RDS a présenté :

L'équipage a signalé avoir senti une odeur d'huile provenant de l'APU au moment de la mise en marche du système de climatisation. On a découvert que la conduite de carburant portant la référence (réf.)3883449-1 desservant l'APU (et qui relie le FCU aux injecteurs) était percée en raison d'une usure par frottement due à la migration du clip de retenue du soufflet d'entrée de l'APU portant la réf. 600-97024-9 (réf. : IPC 49-14-00 du CRJ 200, fig. 1, article 10).

L'auteur du RDS mentionne que ce type d'anomalie peut se présenter de nouveau en raison du fait que le clip de retenue n'est pas fixé (serré), ce qui lui permet de vibrer autour. La conduite carburant de l'APU est située juste derrière le clip, dont elle est espacée d'environ un pouce.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada recommande un examen rigoureux de ces composants lors de la prochaine inspection de l'entrée d'air de l'APU. Il faut toujours s'assurer que les conduites de carburant et d'huile sont bien serrées et espacées, afin d'empêcher la friction et l'usure par frottement. L'auteur inspecte souvent ces composants à intervalles de 2 000 heures de vol cellule et aux 300 heures de fonctionnement de l'APU. 🛠



CANADAIR, CL215 6B11(CL415) RDS N° 20090505004

Fils électriques endommagés

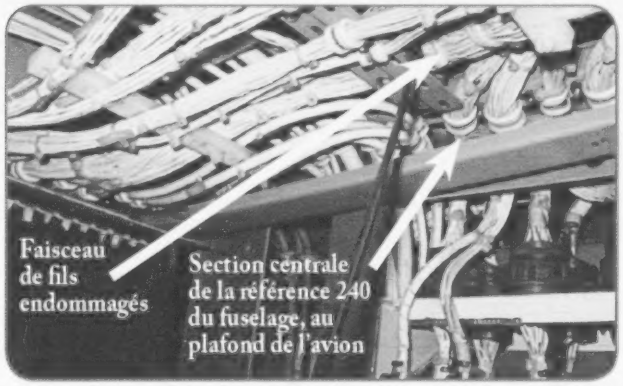
RDS a présenté :

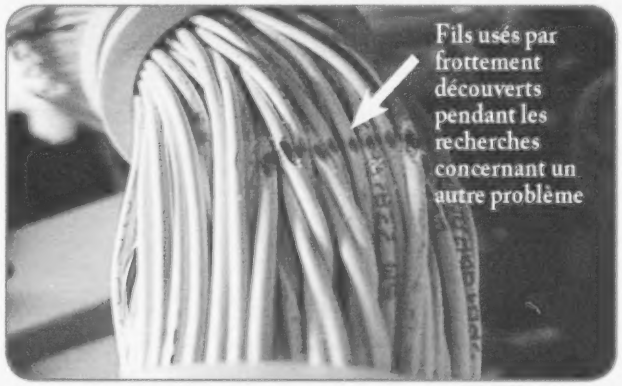
Alors qu'il essayait de régler le problème d'essai défectueux du système de détection de surchauffe de la tuyère du moteur droit qui avait été découvert pendant la vérification prévol, le technicien en avionique s'est rendu compte que 7 ou 8 fils du faisceau électrique d'un autre système étaient usés par frottement et endommagés. Ces fils électriques se trouvaient à la référence fuselage 240, au plafond de l'avion. Il importe de noter que ces fils n'avaient aucun rapport avec le problème qui avait été découvert pendant la vérification prévol. Tous les autres systèmes fonctionnaient correctement.

Le faisceau de fils n'avait pas été remplacé depuis sa pose originale.

Commentaires de Transports Canada :

Belle trouvaille du technicien en avionique. Dans le cas présent, la diligence a payé. Bon travail. Il faut toujours s'assurer que les fils électriques sont bien fixés et placés à une certaine distance de la structure adjacente pour éviter tout contact et toute usure par frottement pouvant mener à un éventuel mauvais fonctionnement du système. 🛠





DHC 8 314 RDS N° 20090616010

Déplacement du roulement d'articulation de l'aileron droit

RDS a présenté :

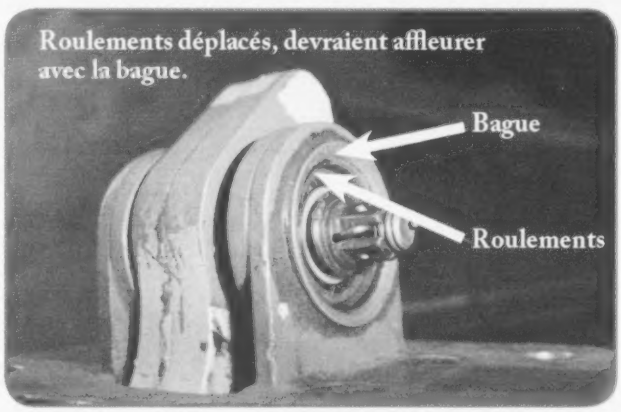
Au cours du nettoyage des feux de navigation de l'extrémité de l'aile droite, il est apparu que le bras d'articulation d'aileron n° 4 présentait des traces d'impact récent dans la graisse. La partie extérieure de l'aileron avait environ 1 pouce de jeu vers le haut et ¾ de pouce de jeu vers le bas.

Une fois les panneaux d'accès de l'aileron déposés, il est apparu clairement que les roulements n'étaient pas à leur place normale. La dépose de l'aileron a confirmé que les roulements s'étaient déplacés et qu'ils avaient également endommagé leur raccord respectif. Une légère usure par frottement a également été découverte sur les deux côtés intérieur et extérieur du bras d'articulation/de la bague n° 4.

Une inspection de l'aileron gauche effectuée par mesure de précaution a révélé des bagues usées mais, heureusement, aucun roulement ne s'était déplacé. Le pilote n'avait senti ni vibration du manche ni flottement des ailerons.

Commentaires de Transports Canada :

Toute défectuosité mécanique touchant une commande de vol principale doit être prise très au sérieux. Nous recommandons au personnel de maintenance de vérifier cette partie de l'avion afin de s'assurer qu'il n'y a pas eu déplacement de roulement. L'exploitant en question inspecte cette partie de l'avion tous les 9 mois ou toutes les 1 000 heures, conformément à son programme de maintenance approuvé. 🛠



Giravions

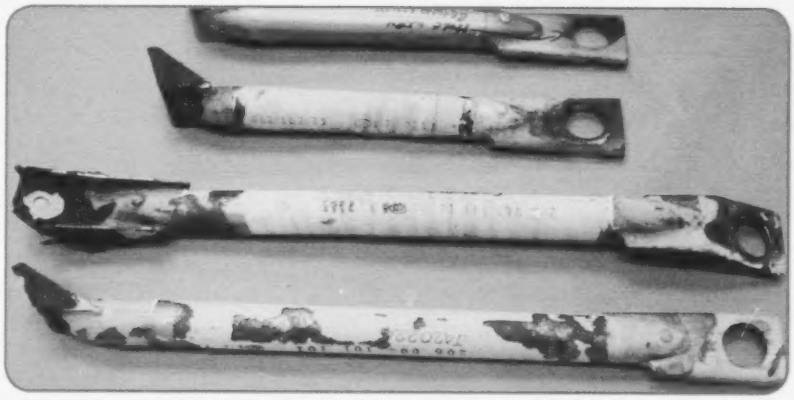
BELL TEXTRON - CAN, 206B

RDS N° 20090309002

Montants de fixation très corrodés

RDS a présenté :

Après le démontage des amortisseurs du carénage et de leur garniture, conformément au BT 206-89-129 (démontage des amortisseurs du carénage des montants de fixation du moteur) dont la conformité est laissée à la discrétion des clients, on a remarqué qu'une importante corrosion s'était formée sous la couche d'apprêt et que les dommages dépassaient les limites.



Les six montants de fixation du moteur étaient corrodés, et les dommages dépassaient les limites. Ces dommages avaient été causés par un mauvais montage des montants de fixation. Ces derniers se sont dégagés dans l'alésage des bagues, et le carénage a fini par toucher le montant de fixation du moteur.

Commentaires de Transports Canada :

Les dommages causés à cinq des supports n'auraient pas été détectés si le bulletin technique BT 206-89-129 n'avait pas été mis en application. Le constructeur ne prescrit aucun travail de maintenance périodique relativement aux supports du moteur. 🛠

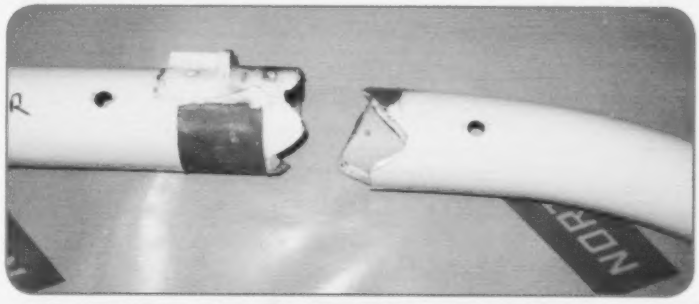
AGUSTA, A119

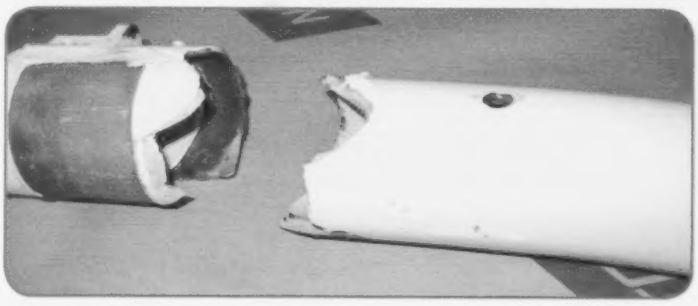
RDS N° 20090512004

Traverse tubulaire cisaillée

RDS a présenté :

Au moment de la montée initiale au-dessus d'une aire d'atterrissage, à quelque 70 nœuds, le pilote a entendu un violent bruit provenant d'en-dessous de son siège. Toutes les commandes de vol et tous les paramètres moteur étaient normaux, et le pilote a atterri dès que possible. Une fois l'hélicoptère au sol, un examen plus approfondi a permis d'établir que la traverse tubulaire du train avant avait été cisaillée à la semelle de fixation droite.





Commentaires de Transports Canada :

Au moment de l'incident, l'hélicoptère était équipé d'un panier utilitaire héliporté approuvé que l'on a retrouvé bien installé, conformément au CTS. 🛠

ROBINSON, R44 II

RDS N° 20090515003

Défaillance de la soupape de surpression hydraulique

RDS a présenté :

Après un arrêt complet, le pilote a décelé une importante fuite hydraulique dans la région de la transmission. Le tuyau d'air de refroidissement orienté directement vers la bâche hydraulique avait provoqué la pulvérisation du liquide tout autour de la transmission.

Le pilote a rempli la bâche jusqu'au niveau approprié, conformément à la formation en entretien qu'il avait reçue, mais quelque 250 ml de liquide hydraulique ont encore fui en moins d'une heure. Un essai au sol effectué par du personnel de maintenance pour vérifier s'il y avait des fuites a permis d'établir que le niveau de liquide dans la bâche avait augmenté assez pour recouvrir le hublot de niveau en entier et qu'il continuait d'augmenter jusqu'à ce que le liquide se mette à déborder assez rapidement par le « bouchon d'évent servant au remplissage ». On a ensuite remplacé la bâche et effectué un autre point fixe sans déceler d'anomalie ni de fuite de liquide.

Comme la pompe fournit au système une pression hydraulique excessive, on soupçonne la soupape de surpression hydraulique intégrée à l'intérieur de la bâche d'avoir subi une défaillance et de n'avoir contribué à la recirculation d'aucune quantité de liquide vers l'entrée de la bâche. Le pilote n'a remarqué aucun effet indésirable sur ses commandes de vol qui aurait été dû à la fuite de liquide.

Commentaires de Transports Canada :

Le rédacteur a effectué la mise à jour suivante dans le RDS :

« Après le remplacement de la bâche hydraulique, on n'a remarqué aucune autre fuite jusqu'à ce que le temps dans les airs soit de 1 699,2 heures, moment où le liquide s'est remis à déborder par le bouchon de la bâche. Cette fois, on a remplacé la pompe hydraulique portant la référence D500-1 et dont le TTSN était de 1 699,2 heures. Depuis (le temps dans les airs est actuellement de 1 736,9 heures), on n'a remarqué aucune autre fuite. On a renvoyé la pompe à Robinson aux fins de révision et d'évaluation. On soupçonne que les engrenages de la pompe étaient usés à un point tel qu'ils produisaient un débit trop important à l'intérieur de la bâche, mais il est impossible de le déterminer avec certitude avant la rédaction du rapport de démontage. » 🛠

BELL TEXTRON - CAN, 407

RDS N° 20090406005

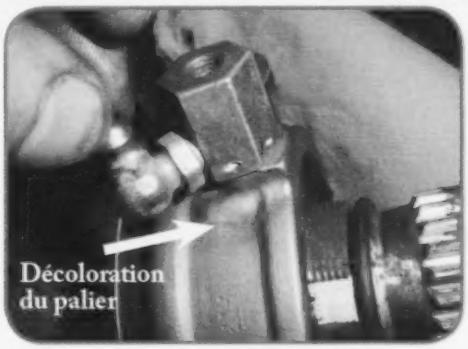
Surchauffe de paliers d'arbre de rotor de queue

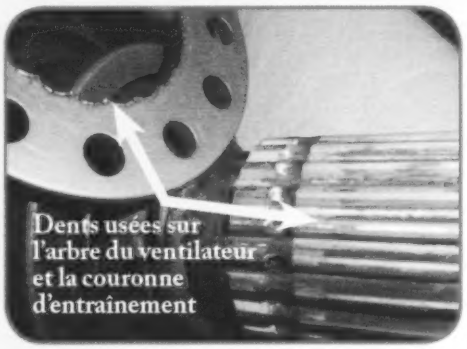
RDS a présenté :

Au cours de l'inspection visuelle quotidienne d'un Bell 407 de la compagnie, il est apparu que la chaise du palier n° 1 du rotor de queue avait surchauffé et qu'elle présentait des signes de décoloration.

L'appareil a été retiré du service. Au cours d'une inspection plus poussée, on a découvert que les paliers nos 1 et 2 avaient surchauffé, la cause profonde se situant en avant des paliers, au niveau de la couronne d'entraînement de la poulie du système de climatisation d'Air Comm de réf. S-3532EC-5 (CTS n° SR00222DE), laquelle avait usé quatre-vingt-dix pour cent du matériel des dents assurant la liaison entre la couronne d'entraînement et l'arbre du rotor de queue de Bell de réf. 407-040-320-101 servant au ventilateur.

Compte tenu de l'état du matériel, la cause originale du problème n'a pu être trouvée, mais une éventuelle mauvaise tension de la courroie a été évoquée, puisque tous les autres composants du système étaient en bon état de service.





ALLISON, 250-C47B

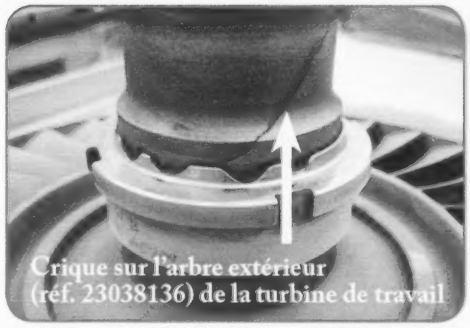
RDS N° 20080325013

Bruit entendu pendant la décélération du moteur

RDS a présenté :

Un bruit moteur a été entendu au ralenti sol. Ce bruit était moindre en stationnaire mais apparaissait constamment pendant la décélération vers le ralenti sol. Le moteur a été déposé et retourné à l'atelier de révision pour y être réparé. La présence de ce bruit a été confirmée pendant un essai moteur avec mesure des vibrations. Le moteur a été démonté et l'inspection a révélé la présence d'une crique sur l'arbre extérieur (réf. 23038136) de la turbine de travail. Cette crique touchait l'ajustage de l'accouplement de type curvic de la roue du 4e étage de la turbine, d'où une usure par frottement et la perte d'une dent de l'accouplement.

L'arbre extérieur de la turbine de travail ainsi que la roue du 4e étage de la turbine ont été retournés au titulaire du certificat de type à des fins d'enquête.



Crique sur l'arbre extérieur (réf. 23038136) de la turbine de travail

La dépose du contreécrou a permis de découvrir deux criques

Commentaires de Transports Canada :

Dans le résumé de l'enquête, on pouvait lire ceci ; «[Traduction] Une enquête technique antérieure portant sur des arbres extérieurs de turbine de travail criqués a permis d'établir que la cause la plus probable de l'usure par frottement à l'origine de ces criques tenait à une perte de serrage du collier entre l'accouplement de type curvic de l'arbre extérieur de la turbine de travail et celui de la roue du 4e étage de la turbine ». Dans le présent cas, la cause du desserrage de l'écrou n'a pu être identifiée. 🛠

GARRETT, TPE331-11U-612G

RDS N° 20090617007

Chambre de tranquillisation du moteur criquée

RDS a présenté :

Pendant qu'il procédait à une inspection majeure de l'aéronef, le technicien d'entretien d'aéronefs a remarqué une crique dans la chambre de tranquillisation, autour de l'orifice de prélèvement d'air du moteur droit. Ce dernier a été déposé puis envoyé à l'atelier moteur pour y être réparé. Une fois la pièce remplacée, le moteur a été reposé sur l'aéronef d'origine.

Commentaires de Transports Canada :

D'autres cas similaires ont été signalés au moyen du système de rapports des difficultés en service de Transports Canada. L'auteur du présent rapport a mentionné que la chambre de tranquillisation n'est pas une pièce à durée de vie limitée et qu'elle demeure en service tant qu'elle satisfait aux exigences de l'inspection visuelle et des essais non destructifs au moment de la révision. Honeywell a publié le bulletin de service (BS) TPE331-72-2014 concernant une version améliorée de la chambre de tranquillisation. Transports Canada recommande au personnel de maintenance de porter une attention toute particulière à cette partie des moteurs de la série TPE331, en plus de demander aux propriétaires et aux exploitants d'envisager l'incorporation du BS TPE331-72-2014 de Honeywell au moment de la prochaine révision du moteur. Référence : Avis de difficultés en service AV-2006-07 publié le 8 septembre 2006. 🛠

Crique dans la région soudée

Référence de la chambre de tranquillisation : 3101668-12

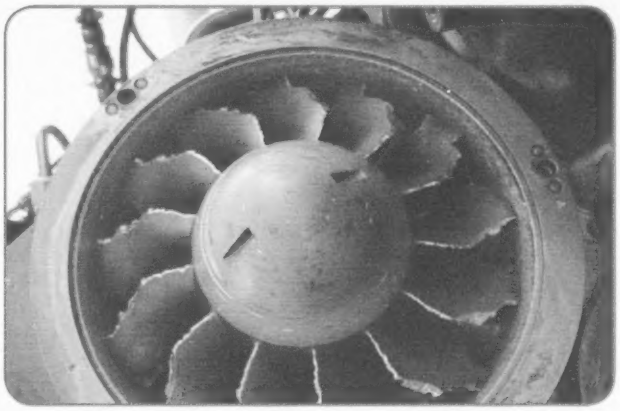
AEROSPATIALE, AS 350B

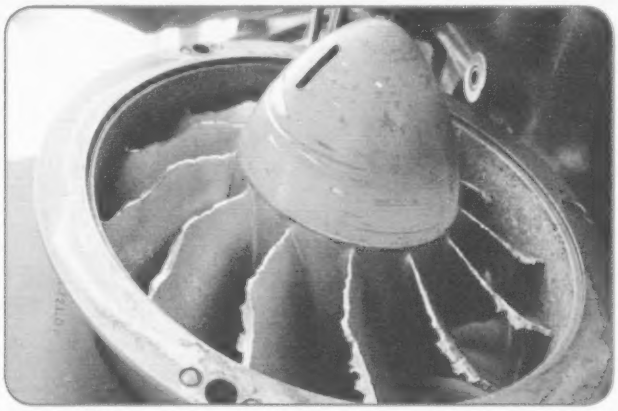
RDS N° 20090318001

Dommages causés au compresseur

RDS a présenté :

Au moment du décollage de la base, le pilote a signalé que le moteur avait fait un bourdonnement inhabituel au décollage et lors des changements de puissance. Il a interrompu le décollage et il est revenu à la zone de rassemblement. Il a ouvert le capot moteur et constaté la présence de rognures d'aluminium sur le plancher moteur. Une inspection visuelle a permis de conclure que le bossage soudé du raccord de lavage, référence 350A54 1112-20, du compresseur sur l'ensemble d'admission, référence 350A54-1080-04, s'était détaché et avait été ingéré par le moteur. L'hélicoptère avait fait l'objet d'une inspection périodique moins de dix heures avant le vol, et aucune anomalie n'avait été détectée à ce moment-là. Les rognures d'aluminium provenant du bossage soudé s'étaient éjectées de la vanne de décharge puis de l'orifice d'échappement. Le raccord en acier n'a pas été ingéré, mais il a rebondi dans la chambre de tranquillisation d'admission, ce qui a considérablement endommagé le compresseur axial.





Hélices

HAMILTON STANDARD, 14SF-7

RDS N° 20090519005

Pénétration d'humidité dans l'hélice

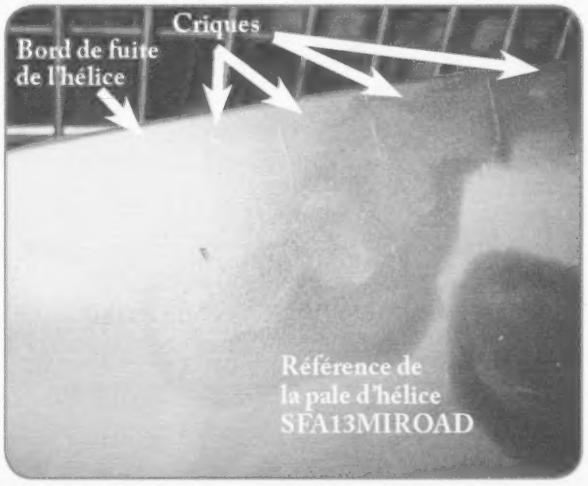
RDS a présenté :

Au cours de l'inspection extérieure, l'équipage de conduite a remarqué une anomalie au niveau du bord de fuite de la pale n° 3 de l'hélice gauche. Après avoir été prévenue, la maintenance a inspecté l'hélice et a déterminé que le bord de fuite comportait environ 8 petites criques à mi-chemin entre le pied et l'extrémité de la pale. En y regardant de plus près, la maintenance a vu ce qui semblait être de l'humidité suinter des criques. Une fois essuyée, l'humidité suintait à nouveau.

La maintenance a remplacé la pale d'hélice et a contacté l'atelier de révision et de réparation pour connaître les causes possibles de ces criques. Un rapport complet sur la nature des défectuosités a été demandé à l'atelier de réparation. La compagnie examinera les conclusions afin d'essayer d'éviter tout nouvel incident de ce genre, lequel pourrait être lié aux conditions d'exploitation.

Commentaires de Transports Canada :

Notre correspondant a mis à jour le Rapport de difficultés en service afin de signaler que les criques n'étaient présentes que dans la peinture.

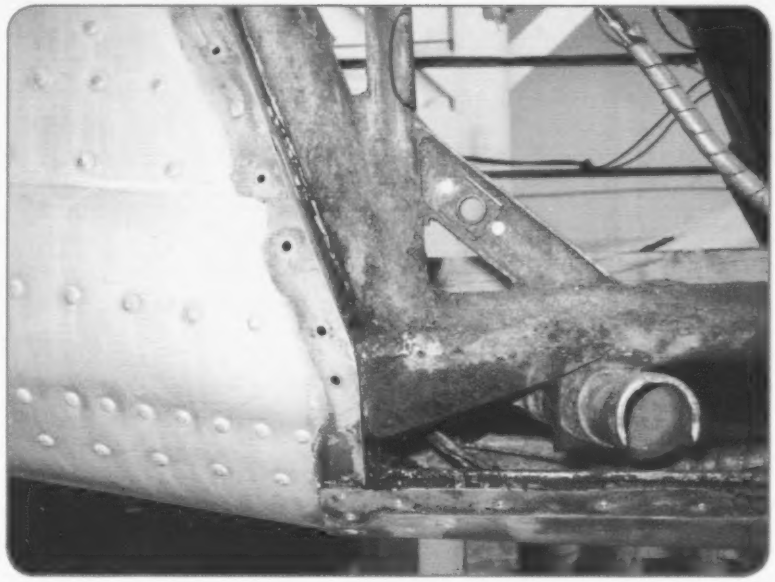


PRENEZ GARDE

PA23 250 AZTEC

RDS N° 20090616012

Tubes structuraux du cadre du fuselage – Importante corrosion



Au cours d'une inspection de maintenance effectuée dans un OMA, des techniciens ont constaté la présence de corrosion externe sur certains tubes du cadre du fuselage, notamment sur les tubes inférieurs de longeron.

Au début, on a d'abord découvert de la corrosion autour du marchepied en métal de la porte d'entrée cabine (modifiée) du côté gauche. Une fois le marchepied déposé, de profondes piqures de corrosion ont également été constatées sur le revêtement du fuselage. Il y avait une importante corrosion extérieure sur plusieurs tubes du cadre. Pendant l'enlèvement de la corrosion à la surface des tubes en question, le trou d'évacuation d'un tube a été débouché et une importante quantité d'eau pleine de rouille et de saletés s'est écoulée de l'intérieur du tube, ce qui a incité les techniciens à déposer le revêtement du fuselage afin d'inspecter le coté extérieur (caché) des tubes du cadre. Il est apparu que le côté extérieur de ces tubes était fortement corrodé et de toute évidence, impossible à réparer.

On a procédé à une inspection par courants de Foucault des tubes du cadre afin de déterminer l'épaisseur de la paroi des tubes adjacents du cadre du fuselage. Au cours decette inspection, plusieurs lectures ont montré une épaisseur de la paroi des tubes bien inférieure à la valeur nominale.

Dans ce modèle d'avion, les tubes constituant le cadre du fuselage sont les principaux éléments qui supportent les charges, ce qui veut donc dire que l'avion dont il est question ici n'était plus en état de navigabilité. À l'heure actuelle, on ne sait pas encore s'il sera rentable de le réparer pour le remettre en état de navigabilité, compte tenu de l'importance des travaux de réparation et de montage que cela implique.

Commentaires de Transports Canada :

Presque tous les métaux utilisés dans la construction des aéronefs sont sujets à la corrosion. Cette dégradation des métaux est particulièrement problématique dans un environnement côtier, là où les aéronefs sont exposés à l'eau et aux embruns salés. Le pourtour des fenêtres ou des hublots doit être bien scellé afin d'éviter que l'eau ou l'humidité puisse s'infiltrer et atteindre le fuselage. Des portes et des joints non étanches peuvent également permettre à de l'eau et à de l'humidité de pénétrer dans l'aéronef. Il faut particulièrement veiller à ce que les parties inférieures du fuselage et les matelas isolants demeurent propres et secs. De plus, il faut s'assurer que tous les trous d'évacuation de la partie inférieure du fuselage restent bien dégagés afin que l'eau puisse s'écouler à l'extérieur.

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) rappelle à tous les propriétaires et exploitants d'aéronefs de prendre toutes les mesures de prévention de la corrosion préconisées par les différents constructeurs de leurs aéronefs. La corrosion dont il est question ici était si importante que l'intégrité structurale des principaux tubes du fuselage supportant les charges était compromise. Heureusement, l'OMA a fait preuve de responsabilité en prenant les mesures qu'il fallait pour dégager et inspecter les zones cachées (inaccessibles), puis pour faire une inspection par courants de Foucault afin de vérifier le problème. Cet OMA mérite ainsi des félicitations.

TCAC est en train de demander à la FAA de transmettre nos inquiétudes à Piper de manière à ce que l'avionneur ajoute l'obligation de procéder à des inspections. 🛠

CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareillages touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cawis-swimn.

FABRICANT	N° DE CN	ORIGINE	DESCRIPTION
BF GOODRICH	2009-0124	É.-U.	Équipement / Aménagement intérieur – Crochet D-Lok du treuil de sauvetage de Lifesaving Systems – Inspection / Remplacement
MICROTURBO	2009-0100	É.-U.	Groupe auxiliaire de bord – Isolant thermique de l'échappement - Remplacement

AVIS DE PIÈCES NON APPROUVÉES (UPN) PAR LA FAA

Les avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA sont publiés par la FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Ils sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : http://www.faa.gov/avr/sups/upn.cfm

AVIS DE PIÈCES NON APPROUVÉES		
NUMÉRO	OBJET	DATE D'AFFICHAGE
2009-20080401002	Bâtis moteur de Cessna 172 produits par XP Modifications Inc. sans agrément de fabricant de pièces (PMA).	2009-01-30
2008-200700169	FH 1100 Manufacturing Corporation – Pièces d'hélicoptère FH 1100 vendues et/ou remises en service sans traçabilité.	2008-11-04
2008-S20080226009	Mid Continent Aircraft Corp. – Pièces fabriquées et vendues contrairement à la réglementation en prévision de leur pose sur des aéronefs agricoles.	2008-01-01

Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne de la FAA (SAIBs)

Un Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) est un outil d'information qui vise à alerter le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).
www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/

N° de SAIB	Marque/Entreprise	Objet	Date de publication
CE-09-37	True Flight Holdings LLC	Stabilisateur de True Flight (Grumman American) AA-5	07/01/2009
CE-09-35	Carburetors	Prévention du givrage carburateur	06/30/2009
SW-09-36	Robinson Helicopter Company	Opération par temps chaud des appareils de Robinson Helicopter Company	06/30/2009
NE-09-34	Engines	Pratiques normalisées/Structures – Nettoyage de pièces critiques des moteurs	06/08/2009
NM-09-33	Airbus	Calculateur principal des commandes de vol (FCPC)	06/01/2009
CE-09-32	Cirrus Design Corporation	Navigation : montage de l'antenne GPS/WAAS sous l'auvent d'avions Cirrus	05/29/2009
NE-09-31	Textron Lycoming, AVCO Corporation Turbochargers	Turbocompresseurs reconditionnés par Kelly Aerospace Energy Systems	05/27/2009
SW-09-30	Enstrom Helicopter Corporation, The	Pylônes criqués	05/27/2009
NM-09-29	Life Rafts	Équipement/Aménagement intérieur : Défaillance de la valve de gonflage des radeaux Switlik	05/20/2009
CE-09-28	Air Tractor, Inc.	Fuselage principal, longeron/lisse: avions Air Tractor AT-802 et AT-802A montés sur flotteurs – Inspection périodique et réparation des tubes transversaux	05/12/2009
NM-09-27	Boeing Company, The	Équipement/Aménagement intérieur : Accès en vol des soutes de classe	05/12/2009
SW-09-26	Eurocopter Deutschland GmbH	Opérations lorsque le système de flottaison d'urgence est sur ARMED	05/07/2009
NE-09-25	Fuel	Carburant : carburéacteur contenant de l'ester méthylique d'acide gras (FAME)	05/01/2009
NE-06-31R2	Lycoming Engines Textron Lycoming, AVCO Corporation	Huiles de lubrification moteur	04/29/2009
CE-09-24	EADS-PZL Warszawa-Okecie S.A.	Fuselage – Programme de maintenance et Mâts avant du Fuselage - Inspection/réparation	04/20/2009
CE-09-23	Piper Aircraft, Inc.	Carburant : Piper PA-28, PA-32, PA-34	04/07/2009
NE-09-21	Porsche K.-G., Dr. Ing.h.c.F.	Moteurs à pistons	03/31/2009
CE-09-22	Schempp-Hirth Flugzeugbau	Commandes de vol/stabilisateurs: attache desserrée au niveau du mécanisme de sortie et de rentrée du moteur	03/30/2009
CE-09-20	American Champion Aircraft Corp.	Équipement - Aménagement intérieur	03/20/2009
SW-09-19	Sikorsky Aircraft Corporation	Procédures d'urgence pour boîte de transmission principale de Sikorsky S92A	03/19/2009
NM-09-18	Transport Category Airplanes	Train d'atterrissage : défaillance de pneu – Frein à disque au carbone bloqué à cause de l'absorption et du gel de l'humidité	03/11/2009
CE-09-17	Piper Aircraft, Inc.	Carburant : état du tuyau d'alimentation et de la mise à l'air libre carburant des avions Piper PA-28	03/10/2009
CE-09-16	Cessna Aircraft Company	Train d'atterrissage : tube de conjugaison du train d'atterrissage principal	03/03/2009

N° de SAIB	Marque/Entreprise	Objet	Date de publication
CE-09-15	Piper Aircraft, Inc.	Train d'atterrissage – Boulon du mécanisme de centrage du train avant	03/02/2009
CE-09-14	Eclipse Aviation Corporation	Eclipse EA500	02/27/2009
CE-09-13	Piper Aircraft, Inc.	Train d'atterrissage : éléments de fixation du train d'atterrissage avant au bâti moteur	02/23/2009
CE-09-12	Cessna Aircraft Company Diamond Aircraft Industries GmbH Hawker Beechcraft Corporation Mooney Aircraft Corporation Piper Aircraft, Inc. Quest Aircraft Design, LLC True Flight Holdings LLC	Navigation : interférence entre les boutons CRS/BARO de récepteurs G1000/G900X/G950s	02/11/2009
CE-09-11	Cessna Aircraft Company	Moteurs turbocompressés	02/09/2009
CE-09-10	Cessna Aircraft Company	Présence d'une butée de secours sur les glissières des sièges du pilote et du copilote	02/05/2009
NE-09-09	Pratt & Whitney Division	Cylindres de moteur à pistons	02/02/2009
NE-09-08	Teledyne Continental Motors	Cylindres de moteur à pistons	01/30/2009
SW-09-07	Robinson Helicopter Company	Entraînement d'alternateur-génératrice (code JASC 2410), courroies d'alternateur de Robinson Helicopter Company	01/30/2009
NM-09-06	Bombardier Inc.	Train d'atterrissage : inspection du joint de carénage du fuselage commun aux trappes intérieures du train d'atterrissage principal	01/28/2009
NE-01-23R1	Tarver Propellers, LLC	Hélice	01/27/2009
SW-09-05	Seats	Équipement de compartiment passagers de code 25-20 - Inspection périodique du socles des pattes de siège des modèles 5150 et 5500	01/22/2009
NE-09-04	Lycoming Engines Superior Air Parts, Inc. Teledyne Continental Motors Fuel injection servos	Commande carburant/Moteurs à pistons	01/10/2009
NM-08-27R1	Transport Category Airplanes	Train d'atterrissage : oxydation catalytique de freins d'aéronef au carbone provoquée par les liquides de déglaçage des pistes	12/31/2008
NM-09-03	328 Support Services GmbH Airbus ATR – GIE Avions de Transport Régional Boeing Company, The Bombardier Inc. Construcciones Aeronauticas, S.A. Embraer - Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. Fokker Services Lockheed Martin Corporation McDonnell Douglas Corporation Saab AB, Saab Aerosystems Short Brothers PLC	Commande et carburant moteur — Mise en oeuvre des limites de navigabilité touchant les réservoirs de carburant	12/11/2008
CE-09-02	Hawker BeechcraftCorporation	Erreur de publication dans la CN 89-05-02 se trouvant dans la Regulatory Guidance Library de la FAA	11/06/2008

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

LÉGENDE

JASC : Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

N° RDS : N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes

RÉG. : Région de TCAC d'où provient le RDS :

PAC = Pacifique PNR = Prairies et Nord
ONT = Ontario QUE = Québec
ATL = Atlantique NCR = Ottawa (HQ)
VAR = Variées (régions)

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AÉRONEFS						
AEROSPATIALE						
AS 350B2	5347	Feuille	350A2113832403	Criquée	20090526006	PNR
AS 350B2	7314	Pompe carburant	430137702	Fuite	20090401014	ONT
AS 350B3	6220	Guignol butée fixe	350A37116200	Hors service	20090420002	PNR
AS 350BA	2913	Pompe hydraulique	704A34310006	Hors service	20090413003	ONT
ATR 42 300	3230	Contacteur de proximité	D22878001	Bosselé	20090618007	ONT
ATR 42 300	5210	Membrane	S53G71268180	Criquée	20090423011	ONT
AGUSTA						
A119	3210	Traverse tubulaire avant	10905704101	Cisaillée en deux	20090512004	PAC
A119	3210	Traverse tubulaire avant	10905704101	Cisaillée en deux	20090512005	PAC
AIR TRACTOR						
AT 802	2711	Fil		Hors service	20090501006	PAC
AIRBUS						
A310 304	3260	Sous-ensemble ferrure	GA595331	Endommagées	20090505003	QUE
A310 308	2910	Tuyau souple	200595	Fuite	20090522001	QUE
A320 211	3246	Moyeu intérieur	300796OPT1	Lacéré	20090602008	QUE
A340 313	2560	Goupille ouverture arrière		Ne s'est pas relâchée	20090403001	QUE
BEECH						
100	3250	Fût	50820042605	Défectueux	20090401004	PNR
1900C	2100	Air climatisé	10238900611	Fuite	20090507004	PNR
1900C	2750	Commande volets		Rompue	20090619002	PNR
1900C	2820	Ensemble tube	3040637	Usé par frottement	20090511002	PNR
1900C	5700	Aile		Corrodée	20090519011	PAC
200	2100	Air climatisé		Grippé	20090511003	PNR
200	2913	Pompe hydraulique	P3001	Cannelure usée	20090507003	PNR
200	3213	Compas train	1018100321	Criqué	20090406004	MAR
200	5210	Cadre porte	50430043865	Criqué	20090619010	ONT
200	5210	Cadre porte	50430043865	Criqué	20090624002	ONT
A100	3010	Socle bornier	MS2721226	Déconnecté	20090526004	PNR
A100	5753	Pince	351153963	Criquée	20090609003	ONT
B200	2100	Chambre tranquilisation	1015501472	Détachée	20090513002	PNR
B200	2823	Robinet coupe-feu	1013890253	Intermittent	20090526003	PNR
B200	3210	Arbre entraînement train att.	1018100213	Criqué	20090413002	PNR
B200	5310	Dérive et structure ventrale	10144001885	Endommagées	20090507010	PNR
B300	5753	Nervure	13011600011	Criquée	20090415009	PNR
B90	2730	Vérin compensateur profondeur	50524496	À condition	20090529004	PNR
C90A	2730	Goupille	NAS427K26	État de service	20090602009	PAC
E90	5520	Charnière centrale profondeur	5062000016	Criquée	20090617003	PNR
BELL TEXTRON - CAN						
206B	2562	Contacteur à inertie		Nouveau	20090602001	QUE
206L	6220	Roulement mise en drapeau	20601111801	Rebut	20090518001	QUE
206L	6410	Pale rotor queue	20601620131	Bonne	20090407012	ONT
206L	6700	Coude du collectif	20600115401	Criqué	20090401009	PAC

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
206L	7230	Demi-carters compresseur	23057142	Hors service	20090407013	ONT
206L 3	5510	Support supérieur gauche	20602319063	Criqué	20090505002	PNR
407	6410	Pale rotor queue	40601610119	Détachée	20090505006	MAR
407	6510	Anneau de poulie d'aéronef aircomm	S3532EC5	Surchauffé	20090406005	PAC
407	6720	Tube réglage pas	40601218101	Non réparable	20090506007	QUE
BELL TEXTRON - USA						
205A 1	6510	Raccord	20503181801	Criqué	20090424002	QUE
212	2900	Raccord en té	AS1005W060606	Criqué	20090511008	PAC
212	5610	Pare-brise droit	21203046403	Criqué	20090511007	PAC
212	6520	Joint étanchéité	410082HAE	Fuite	20090511009	PAC
214B 1	6220	Ensemble d'axe	21403060605	Nouveau de bell	20090430003	PAC
BOEING						
727 200	7532	Gaine	470962	Rupture	20090601004	ONT
727 223	5610	Fenêtre	5893543130	Criquée/brûlée	20090622005	ONT
727 225	5610	Pare-brise	5893543129	Fracassé	20090611007	ONT
727 243	5610	Fenêtre R2	57176244	Hors service	20090520004	PAC
727 260	2742	Vérin		Corrodé	20090526008	ONT
737 200	5430	Cornière	654957323	Rompue	20090618008	ONT
737 217	5610	Fenêtre	58935733	Criquée	20090514001	ONT
737 248C	5610	Vitre du milieu		Fracassée	20090408004	ONT
737 8AS	5430	Panneau	112N61012	Criqué	20090601001	MAR
757 236	3416	Altimètre secours	LK359	Révisé	20090421009	ONT
757 2Y0	2497	Fil	W5100000520	Court-circuité	20090622007	ONT
767 223	5610	Fenêtre	141T480013	Fracassée	20090618009	ONT
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2900	Conduite mise en pression pompe moteur	1.00535E+11	Criqué	20090604008	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	2150	Gaine	601R950687	Fuite	20090405001	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	2710	Roulement	27295105	Grippé	20090514005	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	Unité détecteur inclinaison	8004301	État de service	20090506010	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	2752	Vérin volet	853D10019	Débr. Interne	20090502002	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	3230	Train atterrissage	2605890001	Grippé	20090513006	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	4900	APU	38004883	Grippé	20090502004	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	4930	Conduite carburant APU	38834491	Usée par frottement	20090521004	MAR
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Fenêtre latérale	NP1393222	Criquée	20090423002	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Fenêtre latérale	NP1393226	Fracassée	20090527004	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	7110	Cappot moteur sup. dr.	22850080801	Perdu	20090525006	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	7200	Pale soufflante	6018T30P14	Déformée	20090429001	MAR
CL600 2C10 (RJ700)	2460	CACCG	900GC02Y01	Défectueux et brûlé	20090507001	QUE
CL600 2C10 (RJ700)	5600	Pare-brise gauche	NP1393215	Criqué	20090407017	QUE
CL600 2C10 (RJ700)	5610	Fenêtre latérale	NP1393222	Criquée	20090423001	QUE
CL600 2C10 (RJ700)	5610	Pare-brise droit	601R3303318	Crique	20090413004	QUE
CL600 2D15 (705)	3610	Circuit pneumatique	GG67080301	Soufflet	20090402004	MAR
CANADAIR						
CL215 1A10	2900	Conduite pression hydraulique	AE2460701H0170	Crique	20090505007	QUE
CL215 1A10	5711	Longeron avant	21510024808	Corrodé	20090402002	QUE
CL215 1A10	7421	Bougie allumage		Usagée	20090527001	QUE
CL215 6B11(CL415)	5244	Trappe écopage n°3	215T3350617	Corrodée	20090609002	QUE
CL215 6B11(CL415)	5310	Coque fuselage		Criquée	20090421010	ONT
CL600 2A12(601)	2932	Fiche cannon		Court circuité	20090414001	NCR

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
CESSNA						
150F	1000	Vis plancher	S1021Z810	État de service	20090417001	PAC
150M	5347	Raidisseur	4102362	Criqué	20090406007	ONT
152	5510	Support	4320049	Criqué	20090415006	PAC
152	5510	Support	4320049	Criqué	20090415007	PAC
172H	5540	Support gouvernail	53101812	Criqué	20090512007	PNR
172N	5520	Ferrure	5320061	Desserrée	20090618002	ONT
182A	5753	Câble retour volets avant	51010521	Usé/ effiloché	20090424004	PAC
182J	3210	Ferrure amortisseur inf.	7436061	Criquée	20090622003	ONT
207A	5510	Ferrure avant stabilisateur	12320131	Criquée	20090522003	PNR
208B	3246	Roues	40179	Crevaison	20090409001	MAR
210R	3233	Moteur train atterrissage	98811411	Surchauffé	20090430001	ONT
402	3210	Interrupteur verrouillage bas	S20884	Usagé	20090616011	QUE
402C	3340	Éclairage		Pièces enlevées	20090513004	PNR
525	2731	Trim comp. Profondeur	C2TE43ATAB	Déplacé	20090617002	PNR
R182	3310	Transistor	2N3055	Brûlé	20090512010	QUE
T206H	2730	Fils	ICA8PR6	Effilochés	20090430004	MAR
T206H	5240	Goupille fendue	NAS561P46	Nouvelle	20090505009	ONT
U206	2710	Vis	AN5158R6	Manquante	20090402003	ONT
U206G	2421	Alternateur	DOFF10300BR	Défectueux	20090620001	PNR
U206G	3213	Raccord	12116011	Criqué	20090407008	PNR
CONVAIR						
340	3260	Interrupteur	BZ7RQ67T	Hors service	20090428003	PAC
DEHAVILLAND – CAN						
DHC 2 MKI	1220	Capuchon huile	C2P383	Desserré	20090625001	QUE
DHC 2 MKI	2720	Câble gouvernail	C2CF741AND	Effiloché	20090402008	PAC
DHC 2 MKI	2730	Câble profondeur	C2CF813A	Effiloché	20090402009	PAC
DHC 2 MKI	2730	Câble profondeur	C2CF815A	Effiloché	20090402010	PAC
DHC 2 MKI	5311	« Cage d'oiseau »	C2FS3203A	Criquée	20090622004	MAR
DHC 2 MKI	5520	Tube torsion		Corrodé	20090416006	PNR
DHC 2 MKI	5551	Ferrure	C2TP159A	Criquée	20090407010	PAC
DHC 2 MKIII	5510	Ferrure fix. Gouverne	C2TP187A	Criquée	20090615004	PNR
DHC 2 MKIII	5532	Cadre fuselage	C2FS705706	Criqué	20090422002	PNR
DHC 3	2701	Manche à balai	C3CF48	Criqué	20090421014	PAC
DHC 3	5544	Raccord	C3FS16911	Corrodé	20090606002	PNR
DHC 3T	3246	Vérin avant	C3FU1086	Criqué	20090424007	PAC
DHC 3T	3246	Vérin avant	C3UF1085	Criqué	20090424006	PNR
DHC 6 300	2497	Câble de relais du générateur	C6NF10385	Nouveau	20090422001	PNR
DHC 6 300	2810	Réservoir souple carburant	C6SC10583	Réparé	20090619011	PNR
DHC 6 300	2841	Jauge carburant	39108703082	Inspectée	20090610002	PNR
DHC 6 300	3210	Jambe train droit	C6UM11108	Vérifiée	20090401006	PNR
DHC 6 300	3210	Jambe train principal	C6UM11104	En service	20090608006	NCR
DHC 6 300	3220	Tube de piston	711419	Endommagé	20090416002	PNR
DHC 6 300	7300	Housse poussière	C6PF105427	Nouvelle	20090514002	PNR
DHC 8 100	5610	Pare-brise	80260011	Criqué	20090617004	QUE
DHC 8 102	2910	Tuyau flexible et tube	DSC3461	Usés par frottement	20090407009	QUE
DHC 8 102	3210	Galet	YCRS14	Grippé	20090604007	MAR
DHC 8 102	5755	Capot		Rupture	20090406006	MAR
DHC 8 300	2720	Interrupteur	682175	Grippé	20090416001	QUE
DHC 8 400	1420	Contacteur	10962242	Desserré	20090403008	QUE
DHC 8 402	3220	Conduite hydr. de rentrée train av.	82910425003	Fuite par piqûre	20090528001	ONT
DHC 8 402	5620	Pare-brise	80260008	Fracassé	20090622001	ONT
DIAMOND – AS						
DA 40	2434	Fil conn. disjoncteur alt.	DA431446003	Défectueux	20090525005	ONT
DA 42	3210	Boîtier de roulement arrière	D6032176151	Criqué	20090612003	ONT
DA 42	3210	Boîtier de roulement arrière	D6032176151	Criqué	20090616007	ONT
DIAMOND – CAN						
DA 20 C1	2421	Ferrure alternateur	2224121400	Criquée	20090528002	ONT
DA 20 C1	2434	Alternateur	887251	Endommagé	20090408012	ONT
DA 20 C1	2434	Ferrure alternateur	2224121400	Criquée	20090604006	ONT
DA 20 C1	7602	Embout	HF3M	Usé	20090401002	MAR
EMBRAER						
ERJ 190 100 IGW	3231	Biellette trappe droite train av.	17070760903	Bonne	20090610004	QUE

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
EUROCOPTER DEUT						
BO105 S CDN BS 4	2911	Tube hydraulique	112145174	Hors service	20090407014	ONT
BO105 S CDN BS 4	3340	Cabochon	1110001	Écaillé	20090421006	ONT
BO105 S CDN BS 4	5302	Poutre queue	BO105	Déformé	20090508003	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
AS 332L1	6220	Entretoise axe art. battement tête rotor princ.	332A311401M	Défectueuse	20090522005	PAC
AS 355	5531	Dérive inf.	350A0855061601	Criquée	20090402011	ONT
AS 355	6320	Bouchon détecteur limaille princ.		Révision	20090505008	ONT
EC 120 B	2460	Interrupteur batterie/EPU	045004A102A	Intermittent	20090417006	PAC
EC 120 B	3340	Relais feux atterrissage	M610619017	Intermittent	20090417005	PAC
FAIRCHILD						
SA227AC	2100	Turbine de refroidissement	20475546	Nouvelle	20090506001	ONT
SA227AC	2914	Joint torique	MS287786	Fendu	20090407006	ONT
SA227AC	3250	Robinet d'armement	350501	N'ouvre pas	20090519007	PNR
FOUND BROTHERS						
FBA 2C1	3213	Boulon liaison amortisseur	U320	Usagé	20090403011	ONT
GULFSTREAM - ISRAEL						
GULFSTREAM G150	2752	Moteur CC	5503D1003	Boîtier court-circuité	20090501002	PNR
HAWKER SIDDELEY-UK						
HS 748 2A	3260	Boulon	1000021303	Rompu	20090605009	ONT
HS 748 2A	7921	Radiateur huile	RK35782A	Fuite	20090519009	QUE
HUGHES						
369D	6220	Roulement inf. biellette comm. pas rotor princ.	369T795111	Roulement grippé	20090402007	PAC
LEARJET						
31A	3230	Interrupteur verrouillage haut	1EN18	Hors service	20090519006	PAC
45	3010	Gaine d'antigivrage	66301000007	Usagée criquée	20090414004	QUE
45	3010	Gaine d'antigivrage	66301000007	Portion flexible	20090414002	QUE
MITSUBISHI - USA						
MU 2B60	5280	Charnière	030A35508	Criquée	20090424003	ONT
MORAVAN						
Z242L	2720	Câbe gouvernail	Z14242260100	Effiloché	20090626002	ONT
Z242L	2730	Câble profondeur avant	Z14244130000	Effiloché	20090508002	ONT
Z242L	2731	Câble profondeur arrière	Z4244120000	Effiloché	20090421003	ONT
Z242L	2731	Câble profondeur avant	Z14244130000	Effiloché	20090605001	ONT
Z242L	2750	Câble central volet	Z4243130000	Effiloché	20090626001	ONT
Z242L	7120	Bâti-moteur	L24263100000	Criqué	20090430002	ONT
PILATUS - SW						
PC 12 45	2100	Turbine (refroidissement)	1677D000002	Grippée	20090423007	ONT
PC 12 45	2932	Manocontact hydraulique	9738114304	Fuite de fluide	20090526002	ONT
PC 12 45	3060	Entretoise		Manquante	20090402001	ONT
PC 12 45	5751	Vis	MS35207XXX	Corrodées	20090415001	ONT
PC 12 45	5751	Vis	MS35207XXX	Corrodées	20090423006	ONT
PC 12 47E	3400	Connecteur alim. élec.		Défectueux	20090501001	ONT
PC 12 47E	3400	Contrôleur mfd	71015980301	Défectueux	20090511010	ONT
PIPER						
PA23 250	2750	Renvoi	16423006	Craque	20090511011	QUE
PA23 250	5311	Tube rond acier	1713444	Corrodé	20090616012	PAC
PA31 350	3244	Roue train av	40140	Crevaison	20090406002	MAR
PA31 350	3244	Roue	40140	Crevaison	20090406003	MAR
PA31 350	5210	Haut cadre porte	5237600	Criqué	20090616006	PNR
PA31 350	5230	Charnière porte		Détachée	20090616005	PNR
PA31 350	5280	Coude - 45 degrés	AN8374D	Rompu	20090523001	PAC
PA31 350	5711	Longeron aile arrière		En service	20090626004	PNR
PA44 180	2720	Câble contrôle gouvernail arr.	62701154	Effiloché	20090519001	ONT
PA44 180	2720	Câble contrôle gouvernail arr.	62701154	Effiloché	20090519002	ONT
PA46 310P	5751	Ferrure articulation aileron	8320302	Rivets desserrés	20090505001	ONT
PITTS						

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
S 2C	2720	Tube diagonal gauche	22100241	Endommagé	20090515001	PNR
ROBINSON						
R44 II	2915	Clapet surpression		Défectueux	20090515003	PAC
SAAB						
340B	3240	Coude pivot	AIR124470	Hors service	20090603005	PNR
SIKORSKY						
S76	7120	Tripode		Criqué	20090521003	PAC
S76	7120	Tripode		Hors service	20090522002	PAC
S76A	7311	Joint radiateur huile	A5F224000	Hors service	20090420005	PAC
S76C	6320	Boîtier supérieur		Hors service	20090529006	PAC
WAGAERO						
CUBY ACRO TRAINER	3210	Essieu de train		Rompu	20090407005	ONT

MOTEURS

ALLISON						
250-C20B	7530	Détecteur de pression	23073525	Nouveau	20090401005	PNR
250-C20R	7250	Roulement numéro 5	6871505	Roulements manquants	20090512002	QUE
AVCO LYCOMING						
IO-540-K1B5	8530	Bielle	LW19332	Fracturée	20090429004	PNR
LTIO-540-J2B	8550	Support filtre huile	77852	Tordu	20090409005	MAR
LTIO-540-J2BD	8500	Moteur	TI0540J2BD	Criqué	20090506012	PNR
LTIO-540-J2BD	8530	Support soupape d'échappement	LW13322	Desserré	20090407002	MAR
O-235-L2C	8520	Carter moteur	0235L2C	Criqué	20090414003	ONT
O-320-E2D	7322	Flotteur carburateur	30804	Flotteur à demi plein	20090416003	ONT
O-320-E3D	8530	Culbuteur	58297M54	Rompu	20090401007	PNR
O-320-H2AD	3020	Commande réchauffage carbur.	S123015	Rompue	20090407003	PNR
O-320-H2AD	7300	Commande mélange	MC60072	Bloquée	20090407004	ONT
O-360-A4K	7414	Arbre rotor	M3548	Cassé	20090609004	PNR
O-360-A4K	8530	Cylindre	G8537F	Crique	20090601003	QUE
TIO-540-A2C	2410	Poulie	36B19484	Rompue	20090427001	QUE
TIO-541-E1C4	8530	Soupape admission		Broken stem	20090409004	PNR
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-5A1	7500	Gaine de prélèvement 15e étage	2380510501	Criquée	20090604009	PAC
CURTISS WRIGHT						
982C9HE2	7230	Moteur	982C9HE2	Défectueux	20090603004	QUE
982C9HE2	8500	Moteur R1820	98C9HE2QEC	Endommagé	20090603001	PAC
982C9HE2	8520	Moteur	R1820	Endommagé	20090603002	PAC
982C9HE2	8530	Tube transfert huile	WRIGHT	Rompu	20090611002	PAC
GARRETT						
TFE731-60-1C	7261	Pompe huile graissage	30607016	Hors service	20090504001	PAC
TPE331-11U-612G	7500	Chambre tranquilisation	310166812	Usagée	20090617007	QUE
HONEYWELL						
TFE731-50R	7260	Roulement	30728851	Collé	20090506009	QUE
PRATT & WHITNEY-CAN						
PT6A-21	7261	Filtre secondaire	305925701	Endommagé	20090526005	QUE
PT6A-60A	2824	Interrupteur flotteur	1013890347	Coincé	20090429003	MAR
PT6A-67D	2435	Génératrice démarreur	23078019	Hors service	20090427003	PAC
PW120	7720	Faisceau réglage T6	3037191	Circuit ouvert	20090507005	ONT
PW120A	7120	Pylône	LM43163	Usagé	20090406001	MAR
PW120A	7250	Aube turbine basse pression	304915201	Défectueuse	20090513001	QUE
PW120A	7310	Filtre carburant haute pression	1111084	Colmaté	20090506008	MAR
PRATT & WHITNEY-USA						
JT8D-15	7240	Diffuseur	780030	Criqué	20090619008	ONT
JT8D-15	7240	Carénage	79104547	Décollement	20090619007	ONT
JT8D-15	7500	Bride	BACC10DU350ABE	Usagée	20090625006	PNR
JT8D-15A	7310	Collecteur carburant	629141	Usé par frottement	20090416004	QUE
ROLLS ROYCE - GY						

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
BR700-715A1-30	7240	Aube turbine haute pression	FW45914	Défectueux	20090424001	QUE
BR700-715A1-30	7250	Aube	FW45914	Défectueux	20090512006	ONT
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-520	8530	Cylindres		Criqués	20090403010	PAC
IO-550-N	7313	Injecteur carburant	6576682234	En service	20090507011	QUE
TSIO-520-E	7930	Réducteur conduite huile sous pression		État de service	20090410001	PAC
TSIO-520-EB	8520	Carter moteur	643202	Criqué	20090520003	QUE
TSIO-520-NB	8530	Bielle liaison	11621RAM	Très usée	20090403002	PNR
ÉQUIPEMENT						
ABSC						
50060283	3246	Boulon	MS2125006030	Manquant	20090505005	PNR
AEROPRODUCTS						
DOWTY ROTOL R333/4-82-F/12	6114	Joint torique segment piston	5703503AF	Tordu et entaillé	20090512008	PNR
AIRCRAFT PARTS						
150SG122Q	2435	Démarreur/génératrice	150SG122Q	Arc et brûlure	20090610006	ONT
DEHAVILLAND - CAN						
C3US2567	3246	Câble - compensation et vérif. avant	C3US2691	Usagé	20090521001	PNR
EUROCOPTER FRANCE						
MA12401	2930	Manocontact	MA12401	Hors service	20090525001	PNR
GOODRICH						
23085001	2435	Roulement	3600918	Défectueux	20090409002	PNR
GOODYEAR						
302120402	3245	Chambre à air	302120402	Fendue	20090407016	ONT
GRIMES MFG CO						
209075325	2000	Avert. Filtre	25026011	Nouveau	20090430005	ONT
HAMILTON STANDARD						
14SF-7	6111	Pale hélice	SFA13MIROAD	Multiples criques	20090519005	ONT
23E50-473	6122	Régulateur hélice	4G8G30M	État de service	20090408001	MAR
HARTZELL						
HC-B3TN-3BY	6100	Bride de pale	C13019S	Hors service	20090605006	PNR
HC-B4MP-3A	6111	Bride de pale	C19771P	Hors service	20090605002	PAC
HC-D4N-3A	6120	Soudure ferrure	1019400017	Rompue	20090402006	PAC
HC-D4N-3C	6114	Ferrure PC	B4652	Criquée	20090507009	PNR
HC-E3YR-2ATF	6111	Roulement butée	B2202	Criqué	20090604005	PNR
HC-E4A-2A	6111	Joint pale	C63371	Fendu	20090507007	PNR
HC-E4A-3A	6111	Joint pale	C63371	Fendu	20090507008	PNR
HC-E4N-3G	6120	Ressort	5052447815	Rompu	20090604010	PNR
INTERCONT DYNAMICS						
22702032	3416	Altimètre codeur	22702032	Fonct. Irrégulier	20090406009	ONT
KELLY AEROSPACE						
DOFF10300BR	2421	Alternateur	DOFF10300BR	Défectueux	20090620002	PNR
LORD MFG						
LM431	7120	Pylône	LM43163	Usagé	20090526007	PNR
MCCAULEY						
1A101/DCM6948	6110	Hélice	DCM695	Hors service	20090403009	PNR
1A101/HCM6948	6113	Cloison	4500465	Criquée	20090401020	PAC
1A102/OCM6948	6113	Cloison	4500465	Criquée	20090411001	ONT
2A34C203C	6113	Cloison	D7524	Criquée	20090501005	ONT
2AF34C55	6114	Moyeu	D4883C55	Hors service	20090428005	ONT
PRECISION AIRMOTIVE						
25765841	7322	Soupape distribution carburant	25765841	Grippée	20090403005	PAC
TELEDYNE BENDIX						

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
106006169	7414	Roulement	2202	Usé	20090610005	PAC
106006169	7414	Engrenage distributeur	10357586	Dents foirées	20090409006	PAC
UNISON						
4372	7414	Goupille arrêt accouplement impulsion	4372	Usé	20090427004	PNR
6310	7414	Accouplement impulsion	M3050	Pièce manquante	20090423012	ONT
WIPAIRE						
8000	3246	Raccord flotteur	8A02100003	Corrodé	20090415008	PAC

Administration centrale

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613-952-4357

Bureau régionaux

Atlantique

Transports Canada
95 rue Foundry, 6ième étage
Moncton (Nouveau Brunswick) E1C 5H7
Tél. : 1-800-387-4999

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6
Tél. : 204-983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 400
Toronto (Ontario) M2N 6A5
Tél. : 416-952-0230

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Québec) H4Y 1G7
Tél. : 514-633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8
Tél. : 604-666-3518

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord :	1 888 830-4911
Région de la capitale nationale :	613 991-4071
Télécopieur :	613 991-2081
Courriel :	MPS@tc.gc.ca

Sites Web de l'aviation civile :

Information de l'aviation civile
www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/Apropos.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)
www.tc.gc.ca/cawis-swimn

Alerte aux difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/menu.htm

Avis de difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/avis/menu.htm

Avis de navigabilité
www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/aarpc/ans/menu.htm

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/swrds